IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 104)
z dnia 25 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 104)

25 maja 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka informacji dotyczącej działań zarządu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wobec kontrolerów ruchu lotniczego, którzy zgłaszali sytuacje mogące prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Janusz Janiszewski** p.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami oraz **Paweł Śmigielski** dyrektor Wydziału Prawno-Interwencyjnego Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra Horałę.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 i 3 w związku z art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Wniosek grupy posłów o zwołanie posiedzenia został przekazany do Komisji Infrastruktury 12 kwietnia 2021 r. Zasady odnośnie do zdalnego uczestnictwa doskonale państwo znają, w związku z powyższym nie będę ich przypominał.

Proszę o zalogowanie się posłów, którzy uczestniczą zdalnie, a posłów, którzy uczestniczą w posiedzeniu fizycznie, proszę o przyłożenie karty do czytników. Dokonamy sprawdzenia kworum. Sekretariat Komisji proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Stwierdzam kworum. Oczywiście panel głosowania będzie nadal aktywny na wypadek, gdyby któryś z posłów się spóźnił.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka informacji dotyczącej działań zarządu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wobec kontrolerów ruchu lotniczego, którzy zgłaszali sytuacje mogące prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana posła Macieja Laska jako przedstawiciela grupy posłów, którzy złożyli wniosek na podstawie art. 152, o przedstawienie i uzasadnienie tego wniosku.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni goście, rzetelny system zgłaszania nieprawidłowości w lotnictwie jest podstawą bezpieczeństwa tego środka transportu. Międzynarodowe przepisy zawierają bardzo dużo rozwiązań, które mają na celu zachęcanie do zgłaszania jakichkolwiek nieprawidłowości nie tylko, tak jak w tym przypadku, w samym ruchu lotniczym, ale również nieprawidłowości związanych z organizacją tego ruchu, czyli z organizacją szerzej pojętych działań w lotnictwie. Mają na celu

zachęcanie, ale również ochronę osób, które takie działania podejmują i które chcą, żeby lotnictwo cały czas było jak najbezpieczniejszym środkiem transportu.

W ostatnim czasie niestety dochodzą do nas informacje o tym, że wobec niektórych pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, którzy zgłaszają czy zgłaszali tego typu sytuacje, czyli sytuacje, które ich zdaniem mogą wprowadzać zagrożenie w bezpiecznym świadczeniu usługi kontroli ruchu lotniczego, prowadzone są różnego rodzaju działania, których nie można nazwać inaczej niż pewnego rodzaju szykanowaniem. Część pracowników została zwolniona, i to zwolniona w trybie art. 52. Jako przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych nie spotkałem się z sytuacją, żeby działania takie były podejmowane wobec osób, które zgłaszały zagrożenie.

Żeby przejść do konkretów, mam szereg pytań, przede wszystkim do pana Janiszewskiego, prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bo być może będzie pan w stanie wyjaśnić nam, jakie działania zostały podjęte i dlaczego takie działania zostały podjęte wobec kontrolerów. Bardzo prosiłbym również pana przewodniczącego, żebyśmy mogli prowadzić posiedzenie Komisji na zasadzie: pytanie i odpowiedź, bo kolejne pytania będą wynikały z odpowiedzi na pytanie wcześniejsze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście, nie ma problemu.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Szanowny panie prezesie, mam pytanie. Czy zwolnieni pracownicy, którzy wcześniej zgłaszali nieprawidłowości w PAŻP… No właśnie, jak wygląda w praktyce i jak funkcjonuje kanał informacyjny umożliwiający informowanie o nieprawidłowościach związanych z organizacją pracy i funkcjonowaniem służb ruchu lotniczego? Jak w praktyce wygląda postępowanie wyjaśniające zgłaszane nieprawidłowości? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie wiąże się z tamtym. Jeżeli kontroler ruchu uważa, że występują zaniechania lub są przez PAŻP podejmowane działania, które zagrażają bezpieczeństwu, to w jaki sposób powinien to zgłosić? Bardzo proszę pana prezesa o opisanie procedury i wskazanie, jak ona funkcjonuje w praktyce. Ile takich zgłoszeń miało miejsce w ciągu ostatnich dwóch lat i w jaki sposób zostały rozstrzygnięte? To są dwa pierwsze pytania. Miałbym prośbę do pana prezesa o ustosunkowanie się do nich.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To są pytania do pana prezesa. Pytanie, czy pan minister chciałby ogólnie odpowiedzieć na wniosek przedstawiony przez pana posła Laska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Panie przewodniczący, pozwolę sobie powiedzieć dosłownie dwa zdania bez wizji, ponieważ jestem na słabym zasięgu i będę miał obawy…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Niestety, panie ministrze, słychać, że jest pan na słabym zasięgu, bo rwie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak jest. Szanowni państwo, ze strony ministerstwa mogę powiedzieć krótko. Sformułowany jest wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji. Traktując go literalnie, mogę powiedzieć, że ministerstwu nie są znane żadne działania, które byłyby prowadzone wobec osób zaangażowanych w zgłaszanie nieprawidłowości w takim sensie, że byłoby jakieś zarządzenie lub decyzja, która mówi, że wszystkie osoby zgłaszające nieprawidłowości podlegają jakiejś nagrodzie, karze czy w jakikolwiek sposób są ze strony pracodawcy różnicowane.

Rozumiem, że chodzi tu o połączenie dwóch, jednak rozłącznych, zdarzeń, to znaczy, że ktoś raportował jakieś zdarzenie, a potem z innych przyczyn i okoliczności wynikały jakieś działania będące działaniami w relacjach pracodawca-pracownik. Ministerstwo nie jest stroną tych działań. Nadzór ministerstwa nad PAŻP można przez analogię przyrównać do nadzoru właścicielskiego.

W przypadku stosunków pracy stronami jest zawsze pracownik i pracodawca, organem uprawnionym do kontroli tych stosunków jest Państwowa Inspekcja Pracy, a orga-

nem uprawnionym do dochodzenia praw są sądy pracy. Tak jak mówię, w stosunkach tych ministerstwo nie jest stroną. Tyle tytułem wstępu z mojej strony, aczkolwiek oczywiście pozostaję na łączeniu i w razie jakichś pytań skierowanych do mnie jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie prezesie, proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania pana posła Laska.

Pełniący obowiązki prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo posłowie, posłanki, witam serdecznie. Jednocześnie chciałbym poinformować, że obok mnie zasiadają przed szanowną Komisją wiceprezes ds. operacyjnych, pan Klaudiusz Kott oraz pani Jolanta Dziewulska, dyrektor działu HR w PAŻP, żeby można było dokładnie wyjaśnić państwu zasady funkcjonowania w części, o której mówił pan minister, tzn. tak naprawdę w dwóch rozłącznych aspektach, z jednej strony funkcjonowania systemu, zarządzania bezpieczeństwem, a z drugiej strony stosunków pracowniczo-pracodawczych właśnie na linii pracownik-pracodawca.

Odpowiadając na tak zadane pytania pana posła Macieja Laska, za które chciałbym bardzo podziękować, w szczególności za to, że stwierdzono, że system dotyczy potencjalnych zdarzeń, które mogą, ale nie muszą mieć wpływu na poziom bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, powiem, że jest to podstawowa zasada funkcjonowania wszystkich zasad dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, gdzie wszyscy pracownicy operacyjni, ale nie tylko pracownicy operacyjni, mają prawo, a wręcz obowiązek, do zgłaszania wszelkiego rodzaju potencjalnych zdarzeń mogących mieć wpływ na funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa czy też na poziom tego bezpieczeństwa. System taki funkcjonuje zgodnie zarówno z konwencją chicagowską, o której słyszmy bardzo dużo w ostatnich dniach w związku z sytuacją za naszymi wschodnimi granicami, ale również zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, przepraszam, powinienem powiedzieć dokładnie: 2014/376, dotyczącym zasad funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Oczywiście PAŻP również stosuje zasady, które zostały dobrowolnie podpisane, obowiązujące pomiędzy pracodawcą a wszystkimi organizacjami społecznymi, w tym związkami zawodowymi, jak również stowarzyszeniami funkcjonującymi przy PAŻP. To są deklaracje polityki kultury sprawiedliwego traktowania. Podpisaliśmy się pod tym wszyscy i są one stosowane przez PAŻP, w tym przez moją osobę. Zapisaliśmy w tym podstawowe zasady, gdzie wszystkie zgłoszenia wykorzystywane są wyłącznie w celu podniesienia świadomości i poprawy bezpieczeństwa lotniczego, a nie do orzekania o winie czy odpowiedzialności jakiegokolwiek uczestnika potencjalnego zdarzenia.

Analiza zgłoszeń otrzymanych w ramach systemu raportowania… Jest to dobrowolny system raportowania. Zgodnie z przepisami każdy kontroler ruchu lotniczego czy współpracownik operacyjny – mówimy tutaj o informatorach służby informacji powietrznej, również o pracownikach technicznych CNS, czyli *Communication, Navigation, Surveillance*, czyli Komunikacja, Nawigacja, Dozorowanie – ma obowiązek zgłaszania w systemie raportowania w PAŻP, w systemie Tokai, taka jest nazwa tego systemu, dobrowolnego zgłaszania dotyczącego potencjalnych zdarzeń czy nieprawidłowości, które mogą wystąpić w ruchu lotniczym czy w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego. W zarządzaniu elementami przestrzeni powietrznej taki system funkcjonuje w PAŻP.

Tak jak prezentowałem państwu na pierwszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, na podstawie doniesień prasowych dotyczących potencjalnych zdarzeń, jakie miały miejsce w 2020 r., takie zdarzenia są zgłaszane przez pracowników. Natomiast PAŻP zgodnie z przepisami ma obowiązek dokonać wstępnej analizy i wstępnej oceny takiego zdarzenia. Po zakwalifikowaniu potencjalnego zdarzenia, bo tak naprawdę mówimy o potencjalnych zdarzeniach – w momencie, kiedy nie ma przeprowadzania całości badania potencjalnego zdarzenia, mówimy o potencjalnym zdarzeniu lub też potencjalnym ewentualnym zagrożeniu w ruchu lotniczym – są analizowane przyczyny, okoliczności wystąpienia takiego zdarzenia. Z mojej najlepszej wiedzy wynika, że wstępny raport jest przekazywany do uczestników zdarzenia po 30 dniach, a następnie, jeżeli nastąpi okre-

ślona kwalifikacja zdarzenia, czy mówimy tutaj o zdarzeniu lotniczym, czy mówimy tutaj o wypadku lotniczym czy innych zagrożeniach, jest ona przekazywana do Centralnej Bazy Zgłoszeń. Oczywiście odbywa się to w ciągu 72 godzin, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Następnie Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych dokonuje wstępnej kwalifikacji takiego zdarzenia i dokonuje analizy przyczyn, skutków zdarzenia czy też incydentu lotniczego, bo mamy jeszcze incydenty lotnicze. Wtedy, zgodnie z zasadami *just culture* oraz zgodnie z wprowadzonymi zasadami rozporządzenia 376, następuje ta analiza.

Oczywiście chciałbym państwu powiedzieć i zapewnić, że system wymaga ścisłego stosowania przepisów dotyczących poufności. Wszyscy uczestnicy potencjalnych zdarzeń, incydentów, wypadków lotniczych mają zagwarantowaną anonimowość. Raporty takie są anonimowe i anonimizowane i nie powinny przedostawać się do osób trzecich, tylko dotyczą osób, których dotyczy badanie zdarzenia, czy też w ogóle podmiotów, które biorą udział w danym zdarzeniu, ponieważ w zdarzeniu lotniczym mogą brać udział różne podmioty, nie tylko PAŻP. Mówimy tutaj również o lotniskach, o liniach lotniczych. System zarządzania bezpieczeństwem funkcjonuje na takich ogólnych zasadach. W obrazie horyzontalnym pokazałem państwu, jak to się odbywa.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, do liczby tych zdarzeń chętnie ustosunkowalibyśmy się na piśmie, żebym teraz nie przekręcił jakiejkolwiek liczby, ponieważ tych liczb jest sporo. Nie chciałbym być tutaj chwytany za słówka czy rozliczany z pojedynczego zgłoszenia czy zdarzenia. Chciałbym, żebyśmy mieli obraz tej sytuacji. Mogę tylko powiedzieć, że na pewno mówimy o kilku tysiącach zgłoszeń w latach 2019–2020. Analizowane jest każde najmniejsze zgłoszenie. Zresztą było to państwu, szanownej Komisji, panu przewodniczącemu, przedstawiane przeze mnie na poprzednich posiedzeniach Komisji, szczególnie na naszym pierwszym posiedzeniu w lutym czy marcu, jeśli dobrze pamiętam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Oczywiście tych brakujących informacji będziemy oczekiwali na piśmie. Kolejne pytanie, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie prezesie, bardzo dziękuję za odpowiedź, natomiast mam pytanie uzupełniające. Czy zwolnieni pracownicy zgłaszali wcześniej nieprawidłowości w PAŻP? Dzisiaj rozmawiamy o sprawie, którą podnosiły również media, o której informowali kontrolerzy czy pracownicy PAŻP. Część z tych pracowników straciło pracę. Jest w związku z tym pytanie, czy zwolnieni pracownicy zgłaszali wcześniej nieprawidłowości w PAŻP.

Mam do tego pytania uzupełniające. Z iloma pracownikami w ostatnich sześciu miesiącach PAŻP zakończył współpracę i z jakich przyczyn? Pytanie dodatkowe: Czy przyczyny te powtarzały się w przypadku kilku pracowników? Jeżeli pan prezes byłby na tyle uprzejmy, czy mógłby powiedzieć, jakie to były przyczyny? W jaki sposób PAŻP ustalił, że wskazane osoby – cały czas mówimy o osobach, z którymi ostatnio rozwiązana została umowa o pracę – inicjowały materiały prasowe lub programy telewizyjne, informując o nieprawidłowościach w PAŻP? Generalnie mówiąc: W jaki sposób zostało to przeprowadzone, udowodnione? Czy przed rozwiązaniem umów o pracę PAŻP przeprowadzał jakiekolwiek postępowanie wyjaśniające lub czy PAŻP rozmawiał chociaż ze zwolnionymi pracownikami, czy też po prostu dostali oni wypowiedzenie z art. 52 Kodeksu pracy?

W jaki sposób zgłaszanie nieprawidłowości, np. do Ministerstwa Infrastruktury – pan prezes zapewne wie, z czego wynika moje pytanie – uzasadnia rozwiązanie umowy o pracę w trybie art. 52 kodeksu? Ostatnie pytanie: Ile postępowań sądowych z zakresu prawa pracy, nie tylko wskutek rozwiązania stosunków pracy, toczy się obecnie przeciwko PAŻP? Ilu pracowników wystąpiło na drogę sądową z powództwem przeciwko PAŻP? Bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie prezesie.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie pośle, bardzo dziękuję za te pytania. Postaram się odpowiedzieć w sposób dokładny. Po pierwsze, nie mam świadomości, kto zgłasza dane zdarzenie, ponieważ podstawową zasadą systemu zarządzania bezpieczeństwem jest anonimowość, tak że prezes PAŻP nie posiada informacji na temat tego, kto zgłasza dane zdarzenie. Z tego, co pamiętam, a jako czynny kontroler ruchu lotniczego też wielokrotnie zgłaszałem różnego rodzaju zdarzenia, takie zdarzenie w systemie Tokai, czy też w poprzednim systemie do zgłoszeń potencjalnych zdarzeń, jest opisane wyłącznie numerem i suchym opisem zdarzenia z tego względu – o czym na podstawie swojego wieloletniego doświadczenia pan poseł doskonale wie – że lotnictwo opiera się na suchych przepisach, procedurach, a nie na różnego rodzaju dywagacjach czy odczuciach. Oczywiście odczucia też mogą być opisane w zgłoszeniach, natomiast zdarzenia poddawane są analizie zgodnie z procedurami, a ze względu na politykę *just culture* oraz na zasady rozporządzenia 376, a w szczególności ze względu na art. 15 tego rozporządzenia, gwarantujemy pełną anonimowość. Prezes PAŻP nie ma prawa i w ogóle nie ustosunkowuje się do imion i nazwisk, tak że na pytanie o imiona i nazwiska nie jestem w stanie panu posłowi odpowiedzieć, bo po prostu ich nie znam. W szczególności jeżeli mówimy o kilku tysiącach zgłoszeń w 2019 r. czy ponad kilku tysiącach w 2020 r., to z całym szacunkiem, ale prezes PAŻP nie jest w stanie być świadomy każdego imienia i nazwiska. Oczywiście jako *accountable maganer* zgodnie z rozporządzeniem 376 mam określone prawa i obowiązki w trakcie badań.

Chciałbym się ustosunkować do pytania pana posła Macieja Laska o przyczyny. Oczywiście potwierdzam, że w ostatnim czasie stan zatrudnienia pracowników, w tym kontrolerów ruchu lotniczego, uległ zmniejszeniu. Rozwiązanie umów z kontrolerami nastąpiło z przyczyn nieleżących po stronie pracodawcy. Do rozwiązania umów doszło bez wypowiedzenia, z winy pracownika, pracowników, z powodu ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych tychże zwolnionych pracowników. W opinii PAŻP było to w pełni zasadne i zgodne z obowiązującym prawem, oczywiście zgodne z przepisami Kodeksu pracy.

Pani dyrektor mnie tutaj wspomoże. Pracownik ma prawo odwołać się do sądu pracy, jeśli chodzi o zwolnienie pracownicze. Ma prawo odwołać się, dochodzić swoich praw, a niezawisły sąd rozwiązuje takie sprawy na linii pracodawca-pracownik czy też pracownik-pracodawca, w zależności od tego, kto składa dane powództwo w sądzie. Oczywiście agencja wychodzi z założenia, że przyczyny rozwiązania umowy o pracę są sprawą pomiędzy stronami stosunków pracy. Przyczyny te mogą być poddane weryfikacji wyłącznie przez niezawisły sąd pracy. Agencja jest pewna ciężaru zarzutów leżących u podstaw zwolnienia pracowników, natomiast ujawnienie dokładnych przyczyn i materiału dowodowego mogłoby osłabić pozycję procesową PAŻP. W tym momencie nie jesteśmy uprawnieni do tego, żeby podawać takie przyczyny. Pracodawca, PAŻP, stoi na stanowisku, że zwolnienia odbyły się zgodnie z prawem, bez wypowiedzenia, z winy pracowników, z powodu ciężkiego naruszenia obowiązków pracowników obowiązujących w PAŻP.

W kwestii zgłoszeń nieprawidłowości do ministerstwa prezes PAŻP nie może w pełni odnieść się do tak zadanego pytania z tego względu, że nie wiem, kto i w jaki sposób zgłasza do ministerstwa określone nieprawidłowości. Jako organ nadzorujący Ministerstwo Infrastruktury ma oczywiście prawo w każdej chwili skierować określone pytanie do prezesa PAŻP, gdzie zgodnie z trybem administracyjnym prezes PAŻP odpowiada na pytania zadane przez ministra właściwego ds. transportu, przez pełnomocnika ds. CPK czy przez urzędników, dyrektorów pracujących w Departamencie Lotnictwa, nadzorujących bezpośrednio pracę PAŻP. Jako organu nadzorującego dotyczy to również Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który w każdej chwili ma prawo zadać pytanie dotyczące określonych spraw, zgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczymi, z przepisami prawa administracyjnego. W takim trybie prezes PAŻP i PAŻP odpowiadają na zadane pytania.

Co do pracowniczych spraw sądowych oczywiście PAŻP nie uchyla się w stosunku do jakichkolwiek pozwów. Mogę powiedzieć, że na chwilę obecną mamy jeden pozew w sprawie art. 52. Z tego, co mi na chwilę obecną wiadomo, nie posiadam więcej informacji z sądów pracy na temat potencjalnych zwolnień w trybie art. 52. Oczywiście mamy

kilkadziesiąt spraw pracowniczych, w tym dotyczących optymalizacji kosztów czy obniżenia kwoty bazowej. Panu posłowi i panu przewodniczącemu mogę również powiedzieć, że pierwsza taka sprawa została wygrana wczoraj w pierwszej instancji w sądzie okręgowym w Tarnowskich Górach, gdzie sąd całkowicie oddalił pozew trzech kontrolerów ruchu lotniczego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Jeżeli mogę, mam prośbę o mniej słów, a więcej konkretów. Powiedział pan, że nie jest pan w stanie powiedzieć, jakie były podstawy i przyczyny zastosowania art. 52, bowiem mogłoby to pogorszyć sytuację procesową. Nie rozmawiamy tu o konkretnej osobie z imienia i nazwiska. Osoba ta, jak rozumiem, tak czy siak otrzymała informację o tym, co legło u podstaw zastosowania art. 52, w związku z tym biorąc pod uwagę, że mamy do czynienia z osobami, z osobą, która odpowiada bezpośrednio za bezpieczeństwo lotów, naszym zadaniem jako Komisji jest w ramach uprawnień kontrolnych, oczywiście zachowując anonimowość tej osoby, dowiedzieć się i domagać się również od pana prezesa, aby przedstawił pan, jakie były podstawy tego, aby zastosować akurat art. 52 w stosunku do osoby, która wedle naszej wiedzy składała zawiadomienia dotyczące nieprawidłowości.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, odpowiadając krótko i na temat, ponieważ nie mogę ujawniać danych kadrowych, a nie jestem do tego uprawniony, ponieważ grożą mi za to określone sankcje prawne, mogę potwierdzić, że wszystkie zwolnienia, jakie odbyły się w PAŻP, w tym w szczególności z art. 52, nastąpiły z winy pracownika, z powodu ciężkiego naruszenia podstawowych praw, podstawowych obowiązków…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie, z całym szacunkiem, niech pan mi nie cytuje Kodeksu pracy, bo go znam. Pytam o to, jakie były powody zastosowania art. 52. Na czym polegały te ciężkie zaniechania pracownicze? Nie pytam o konkretną osobę. Nie jest to złamanie jakiejkolwiek tajemnicy, aby na poziomie ogólności powiedzieć, czym dany pracownik w tym przypadku zawinił. Nie wymieniamy tej osoby z imienia i nazwiska.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, oczywiście rozumiem, ale mogę powtórzyć to, co powiedziałem: jest to ciężkie naruszenie. Art. 52 nie dotyczy ogólnych spraw, tylko leży na linii pracodawca-dany pracownik i taka linia nie jest ogólną linią, a te przyczyny są wyszczególnione do każdego pracownika, który otrzymał art. 52. Nie jestem uprawniony do tego, żeby ujawniać takie dane przed procesem, w szczególności że mogłoby to godzić w dobra osobiste zarówno pracowników, jak i pracowników zwolnionych z PAŻP.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Niestety widzę, że nie uzyskamy informacji kluczowej z punktu widzenia bezpieczeństwa lotów. Co do przeświadczenia pana prezesa, że jest to w zgodzie z prawem, niestety nie pan prezes i instytucja jest od tego, żeby to oceniać, a sąd.

Jeszcze pan poseł Lasek i pan poseł Joński.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie prezesie, wydaje mi się, że nie udzielił nam pan odpowiedzi na pytanie o to, z iloma pracownikami PAŻP zakończył współpracę w ostatnim czasie z przyczyn, tak jak pan wspominał, rażącego naruszenia obowiązków służbowych, czyli z art. 52. Czy to była większa liczba w stosunku do lat poprzednich, 2020 r., 2019 r.?

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie pośle, panie przewodniczący, jeśli państwo pozwolą, na temat dokładnej liczby odpowiedziałbym na piśmie, natomiast zgodnie z przepisami Kodeksu pracy art. 52 jest stosowany tylko w ostateczności.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, oczywiście, prosimy o odpowiedź na piśmie. Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo posłowie, to już kolejne posiedzenie Komisji, na którym rozmawiamy na temat kontrolerów lotów, jak również bezpieczeństwa. Chcę zwrócić uwagę na to, że pracownicy PAŻP alarmowali o zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego spowodowanym wprowadzonym wiosną 2020 r. systemem pracy jednego kontrolera. Na podstawie tego minister infrastruktury, pan Andrzej Adamczyk, wezwał do siebie prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Piotra Samsona, i zlecił mu przeprowadzenie kontroli w PAŻP właśnie w związku z licznymi doniesieniami dotyczącymi zagrożeń dla operacji lotniczych.

W dokumencie z lutego 2021 r., a więc w świeżym dokumencie, podpisanym właśnie przez pana prezesa Piotra Samsona, podkreślono, że kontrole m.in. na lotnisku w Modlinie ujawniły niezgodności proceduralne dotyczące wprowadzenia SPO w 2020 r. Tu warto zaznaczyć, że właśnie przedstawiciel PAŻP nakazał w mailu wprowadzenie systemu pracy jednostanowiskowej na lotnisku w Modlinie. Nie chcę już cytować całego maila, ale chodzi o wprowadzenie od 1 września w organie kontroli lotniskowej w Modlinie i stosowanie pracy na połączonych stanowiskach przez cały czas zapewnienia służby. Taki mail został wystosowany przez pana […]. Od kwietnia do września z 44 zgłoszonych przez kontrolerów zdarzeń aż 37 dotyczyło poważnego przeciążenia sektora i pochodziło z Modlina. Wysłaliście więc państwo maila i okazuje się, że prawie 80% tych zdarzeń dotyczyło właśnie tego lotniska.

Co jeszcze jest rezultatem kontroli, którą nakazał przeprowadzić pan minister infrastruktury? Otóż najpoważniejszym rezultatem kontroli przeprowadzonych przez ULC w latach 2020 i 2021 są szykany PAŻP wobec kontrolerów, którzy alarmowali o zagrożeniu dla bezpieczeństwa. To nie jest opinia wyłącznie parlamentarzystów, to nie jest opinia tylko i wyłącznie pracowników i związków zawodowych. To jest dokument Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Kontrolerzy czują się zastraszani. Dostajemy te sygnały.

Dyscyplinarnie zwolniony został przecież szef związku kontrolerów, pan Franciszek Teodorczyk i należący do zarządu jego związku Jakub Caban, którzy jako członkowie władz związku zawodowego wypowiedzieli się pod nazwiskiem w kilku materiałach, m. in. w materiale „Czarno na białym" TVN24, oczywiście w kontekście wspomnianej sprawy. Obaj alarmowali, że wprowadzony przed rokiem przez władze PAŻP na znacznie szerszą skalę niż dotychczas system pracy jednego kontrolera zagraża bezpieczeństwu na polskim niebie. Słyszymy, że m.in. właśnie za to, że informowali i alarmowali, zostali dyscyplinarnie zwolnieni. Pan prezes nie jest w stanie odpowiedzieć na proste pytanie przewodniczącego Komisji o to, czego dotyczyło zwolnienie z art. 52. Nie tylko można się domyślać, ale jest duże prawdopodobieństwo i pewność, że zwolnienie dotyczyło właśnie tego, że wypowiadali się w kontekście bezpieczeństwa.

Chcę zadać panu prezesowi krótkie pytanie. Jak często i na jak długo zdarza się praca pojedynczego kontrolera bez asystenta lub drugiego kontrolera w organach radarowych, np. kontroli zbliżania? Jaką największą liczbę samolotów naraz obsługiwali pracujący pojedynczo kontrolerzy zbliżania w latach 2020 i 2021? Chcę zwrócić uwagę, że w czasie posiedzenia Komisji 16 lutego wszyscy komentowali SPO w kontekście pracy na wieżach o małym natężeniu ruchu. Posiadamy cytat z warszawskiego zbliżania: „Dzisiaj siedziałem sam na zbliżaniu przez dwie godziny. Momentami po kilkanaście samolotów pod kontrolą. W budynku było nas dwóch, a drugi kontroler miał przerwę po dwóch godzinach na stanowisku. Nie myślałem, że doczekam takich sytuacji. Kolejny zaczął pracę w połowie mojej drugiej godziny". To jest oficjalny cytat z Warszawy, z kontroli lotów, nie jest więc tak, że – jak tutaj słyszeliśmy – są to lotniska o małym natężeniu ruchu. Szalenie istotne jest to, że kiedy pracownicy i kontrolerzy lotu informują, że zagraża to bezpieczeństwu, państwa jedyna odpowiedź to dyscyplinarne ukaranie tych, którzy głośno o tym mówią.

Panie przewodniczący, zgłaszam propozycję i wniosek, aby został nam przedstawiony cały raport ULC, żebyśmy mogli się z nim zaznajomić i mogli poświęcić temu kolejne posiedzenie Komisji, bo skoro raport jest i skoro pan minister Adamczyk już go posiada, trzeba na ten temat bardzo poważnie porozmawiać, póki nie dojdzie do kolejnej trage-

dii. Zgłoszonych przez kontrolerów poważnych zdarzeń było, jak widzimy, dość sporo, pomimo tego, że był to rok pandemiczny.

Panie prezesie, bardzo proszę o odpowiedź, bo bardzo ważne jest dla mnie to, ile było takich sytuacji i jak często zdarzała się praca pojedynczego kontrolera. Nie chodzi tu wyłącznie o małe natężenie ruchu, ale o szczególne uwzględnienie dużych lotnisk. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Oczywiście sekretariat Komisji zwróci się z prośbą o raport ULC w zakresie, o którym mówił pan poseł, i raport zostanie rozesłany do wszystkich członków Komisji. Panie prezesie, proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania pana posła Jońskiego.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie pośle, bardzo dziękuję za te pytania. W odniesieniu do przyczyn jeszcze raz powtórzę, że nie mogę ingerować w dobra osobiste pracowników czy byłych pracowników. Z miłą chęcią opowiedziałbym o przyczynach, ale jest to indywidualny stosunek pracy między pracodawcą a pracownikiem. Mogę tylko powiedzieć, że wśród osób, które otrzymały art. 52, było kilka lub kilkanaście przyczyn związanych ze zwolnieniem. Oczywiście to nie jest kwestia mojej niechęci, tylko zgodności z prawem. Jeśli pan poseł pozwoli, będę trzymał się litery prawa.

Co do oficjalnych cytatów… Trudno mi odnieść się do oficjalnych cytatów, bo nie wiem, skąd są te oficjalne cytaty. Nie wiem, czy to jest z Centralnej Bazy Zgłoszeń. Skąd to jest? Generalnie, jeśli pan poseł i szanowna Komisja uzyskali je, to powiem, że powinny być poufne, tak że trudno mi powiedzieć. W szczególności mówienie o nazwiskach jest dla mnie niedopuszczalne z tego względu, że PAŻP dba o anonimowość każdego potencjalnego uczestnika potencjalnego zdarzenia, co jest podstawą funkcjonowania całego systemu zarządzania bezpieczeństwem i raportowania bezpieczeństwa i potencjalnych zdarzeń. Trudno mi odnieść się do tego, czy są to oficjalne, czy nieoficjalne zgłoszenia. Odnoszę się tylko do tych zgłoszeń, które są zgłoszone w bazie Tokai PAŻP oraz w Centralnej Bazie Zgłoszeń Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Jeśli chodzi o natężenie ruchu lotniczego, oczywiście jeśli pan przewodniczący pozwoli, z miłą chęcią odniesiemy się do natężenia ruchu lotniczego. Może to być w ujęciu dziennym, godzinowym, minutowym, tylko prosiłbym o zakreślenie zakresu, ponieważ jest to bardzo duża ilość danych lotniczych. Z miłą chęcią odniesiemy się na piśmie, ponieważ każdy dzień to inna sytuacja operacyjna.

Do maila, który jest wewnętrzną korespondencją PAŻP, jest korespondencją operacyjną, mogę odnieść się tylko w taki sposób, że określono tam sposób planowania personelu, natomiast obsada jest planowana i weryfikowana za każdym razem przed dniem wykonania operacji na zasadzie D−1, D−2, czyli dzień wykonania operacji minus 24 godziny i dzień wykonania operacji minus 48 godzin. Liczba personelu jest ściśle skorelowana z potencjalnym natężeniem ruchu lotniczego. Oczywiście jest to też na bieżąco weryfikowane przez kierownika, co zostało zaznaczone również przez ULC.

Co do raportu to nie będę się odnosił do kwestii upublicznienia. Bardzo dziękuję, że pan przewodniczący wystąpi z takim aspektem. Mogę potwierdzić, że takie kontrole odbywały się, a PAŻP w tych kontrolach uczestniczył, przekazywał wszelkie dane niezbędne na rzecz ULC, a prezes ULC jest właścicielem tegoż raportu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Oczywiście poprosimy o informację na piśmie odnośnie do natężenia ruchu. Do głosu zgłosił się wywołany przez pana prezesa, pan prezes ULC-u, Piotr Samson.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu. Chciałem powiedzieć tylko, że ze względu na kwestie bezpieczeństwa nie możemy teraz informować o tym, jakie są wyniki raportu czy wnioski z tego raportu. Jedyne, co możemy powiedzieć, jest to, że słów, których użył poseł Joński, nie ma w raporcie. To mogę powiedzieć państwu

na pewno. Już teraz mogę państwu powiedzieć, że w raporcie nie ma słów mówiących o szykanach.

Na dzień dzisiejszy właścicielem raportu jest Ministerstwo Infrastruktury, więc prosimy o przekazywanie tych próśb do MI, bo my wykonaliśmy ten raport w najlepszej wierze, maksymalnie obiektywnie, a teraz to MI jest władne i to tam są przekazane sugestie. Tak jak natomiast powiedziałem, słów, które były cytowane, których użył pan poseł Joński, nie ma w tym raporcie. Nie wiem, skąd pan poseł wziął te informacje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Oczywiście będziemy zwracali się do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o udostępnienie tego raportu, bowiem nie była to czynność, która jest objęta jakąkolwiek klauzulą niejawności. Mam prośbę do pana prezesa Samsona, żeby pozostał pan z nami do końca posiedzenia Komisji, bo na koniec, jeśli wyczerpiemy ten punkt, co prawda będzie to trochę poza zakresem dzisiejszego posiedzenia Komisji, ale mimo wszystko chcielibyśmy uzyskać informacje na temat tego, co tak naprawdę wydarzyło się w przestrzeni lotniczej Białorusi.

Prezes ULC Piotr Samson:

Tak, oczywiście pozostaję do końca, jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, ponieważ dziennikarze przekazali informację o rezultatach kontroli i o szykanach PAŻP wobec kontrolerów, wydawałoby się rzeczą naturalną, że pan i państwa urząd przedstawią wyniki tej kontroli, tym bardziej że wątpliwości wokół propozycji z wiosny 2020 r. są ogromne. Nie rozumiem pana decyzji o tym, że z punktu widzenia bezpieczeństwa nie opublikuje pan tego raportu. Właśnie z punktu widzenia bezpieczeństwa powinien pan ten raport opublikować. W ogóle tego nie rozumiem, natomiast jeżeli zasłania się pan nieznaną nam tajemnicą, bo jestem bardzo ciekaw, na jakiej podstawie nie chce pan przedstawić tego raportu Wysokiej Komisji, zwrócimy się do pana ministra Adamczyka. Panie przewodniczący, z mojej strony jest kierowana do pana prośba, żeby jak najszybciej przedstawił i żebyśmy mogli zapoznać się z wynikami tej kontroli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Do głosu zgłosiła się zdalnie pani poseł przewodnicząca Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Izbo, panie ministrze, szanowni państwo prezesi, mam pytanie do pana ministra Horały. Otóż chciałabym zapytać o kontrolę, którą ministerstwo przeprowadzało w ULC. Czy kontrola ta wykazała jakiekolwiek nieprawidłowości związane z narażeniem i z niebezpieczeństwem dla pasażerów, dla lotów? Czy pan minister zechciałby podzielić się z nami wynikami tej kontroli? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy jest pan minister Horała?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak, jestem. Dwa słowa. Oczywiście Komisja zwróci się do ministerstwa i wtedy ustosunkujemy się. Wszystko wskazuje na to, że po prostu przekażemy ten raport. Na dużym poziomie ogólności, oczywiście bazując na swojej pamięci, bo w tej chwili nie mam raportu przy sobie, mogę powiedzieć, że zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego tam nie stwierdzono.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem jeszcze uzupełnić pytanie pana posła Jońskiego – w zasadzie moje było takie samo – do pana prezesa Janiszewskiego. Czy z osobami, które zostały zwolnione w trybie art. 52, podjęto wcześniej jakiekolwiek rozmowy? Czy z nimi rozmawiano? Czy była próba wyjaśnienia tej sytuacji, czy po prostu otrzymali oni wypowiedzenie w trybie kodeksowym bez żadnych innych działań ze strony PAŻP?

Mam jeszcze jedno pytanie w sprawie sytuacji, o której media donosiły jakiś czas temu, związanej z podejrzeniem popełnienia czynności przez jednego z kontrolerów w stanie wskazującym na niepełną sprawność psychofizyczną. Nie chodzi mi o wyjaśnienie tej sprawy. Wiem, że w PAŻP jest prowadzony program *Critical incident stress management*, w skrócie CISM. Czy pan prezes mógłby udzielić nam informacji, ile interwencji związanych ze stresem po zdarzeniu krytycznym było koniecznych od samego początku wprowadzenia tego systemu? Czy zmieniło się to np. od połowy 2018 r.? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie prezesie, proszę o odpowiedź.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję, panie pośle. Odpowiadając na tak zadane pytanie, jeszcze raz wprost powtórzę, że zwolnienie pracowników, pracowników wszelkiego rodzaju, nie tylko kontrolerów ruchu lotniczego, odbywa się w PAŻP zgodnie z prawem, z Kodeksem pracy i z wewnętrznymi przepisami proceduralnymi obowiązującymi w PAŻP.

Co do całego systemu CISM, czyli *Critical incident stress management*, który nie dotyczy tylko kontrolerów ruchu lotniczego, ale całego świata lotniczego i, jeśli dobrze pamiętam, jest standardem obowiązującym w PAŻP, bo pierwsze początki wprowadzenia tejże procedury to 2008 r… Mamy jeszcze procedurę TRM, czyli *Team resource management*, stosowaną wobec wszelkiego rodzaju uczestników zdarzeń czy potencjalnych zdarzeń, jak również całą opiekę psychologiczną kilku psychologów zatrudnionych na stałe w PAŻP. Co do liczby zgłoszeń czy zastosowań tej procedury, nie jestem teraz w posiadaniu takiej liczby. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, do tak zadanego pytania o liczbę ustosunkuję się na piśmie.

Mogę państwa zapewnić, że każda osoba, nie tylko kontroler ruchu lotniczego, ma prawo zgłosić się do odpowiednich osób, do psychologów, do lekarza w przychodni, ponieważ mamy swoją własną przychodnię na terenie PAŻP, i zgłosić swoją niedyspozycję czy określony stan psychofizyczny, do czego kontroler ruchu lotniczego, jak również technicy są zobowiązani zarówno rozporządzeniem 340/2015, jak i rozporządzeniem 373. Kontrolerzy ruchu lotniczego w swoich procesie szkolenia mają oczywiście moduł dotyczący ograniczeń ludzkich i są uczeni, w jaki sposób mają postępować w stanie stresu czy też określonych zdarzeń. Jest to standardowa procedura stosowana w lotnictwie, a w szczególności w PAŻP.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Muszę z przykrością powiedzieć, że dzisiaj podczas posiedzenia Komisji widzieliśmy parlament, który nic nie może, ale nie dlatego, że parlament nic nie może, ponieważ parlament ma bardzo szerokie kompetencje dotyczące kontroli, tylko dlatego, że mieliśmy do czynienia z pokazem, użyję tego słowa wprost, arogancji. To arogancja, która nie powinna mieć tutaj miejsca. Jestem bardzo zdziwiony tym, że nagle wszystko jest niemożliwe do ujawnienia, że wszystko skrywa zasłona tajemnicy. Przecież z PAŻP wyciekały informacje choćby w postaci dokumentacji filmowej i wtedy nie było mowy o żadnej tajemnicy, nie było mowy o poufności, tylko informacje te wyciekały do przestrzeni publicznej. Są to więc jakieś podwójne standardy, których nie rozumiem. Przyznam szczerze, że to jest coś, z czym zapewne trzeba będzie mocno walczyć. Przypominam sobie też różne grupy na WhatsAppach i tam była pełna informacja, ale rozumiem,

że na WhatsAppie można udzielić pełnej informacji, a parlamentarna komisja informacji otrzymać nie może.

Panie prezesie, mam taką kwestię. Chciałem zapytać o poziom napięcia, bo widzę zarówno tutaj, po przedstawianiu informacji przez pana prezesa, jak i po informacjach, które otrzymujemy my, wszyscy parlamentarzyści, ze strony kontrolerów ruchu lotniczego, ze strony tego środowiska, że jest tam potężne napięcie, że w PAŻP to napięcie jest wykraczające nie tylko poza zdroworozsądkowe ramy, ale także poza cokolwiek, co widzieliśmy wcześniej w różnych instytucjach, które zajmują się bezpieczeństwem, nie tylko w Polsce, ale na całym świecie.

Panie prezesie, jakie działania zamierzają państwo przedsięwziąć, żeby to napięcie rozładować, żeby to napięcie nie spowodowało jakiegoś nieszczęścia? Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że tego rodzaju sytuacja w bezpośredni sposób wpływa na sprawność psychofizyczną nie tylko kontrolerów, ale i wszystkich ludzi, którzy poddawani są tego typu presji. Panie prezesie, jakie w związku z tym przedsięwzięcia podejmie PAŻP, żeby ten, moim zdaniem jednak zagrażający stabilnej i bezpiecznej pracy, poziom napięcia w PAŻP rozładować, ale nie w taki sposób, że posypią się kolejne, używając popularnego języka, kodeksowe dyscyplinarki, tylko w taki sposób, żeby doprowadzić do sytuacji, w której wszyscy będą czuli, że jest to jedna drużyna, której zadaniem jest dbanie o bezpieczeństwo lotu?

Dzisiaj najważniejszym zadaniem PAŻP nie jest rozliczanie się z pracownikami, nie jest dyscyplinowanie pracowników, tylko tworzenie takiej podstawy do pracy, żeby sprzyjało to bezpieczeństwu w ruchu lotniczym. Kiedy obserwuję także to, jak dzisiaj przebiegało posiedzenia Komisji, także to, w jaki sposób pan prezes był uprzejmy odnosić się do zasadnych, konkretnych pytań ze strony członków Komisji, mam wrażenie, że ta droga prowadzi raczej do wzrostu napięcia niż do rozładowania i obniżenia jego poziomu. Prosiłbym więc o przedstawienie również tej informacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, mam konkretną propozycję. Dzisiaj pan prezes ULC przekazał nam tylko i wyłącznie informację o tym, że ten dokument, a dokładnie: wyniki z kontroli m.in. w PAŻP, zostały utajnione. Na jakiej zasadzie? Tego nie wiemy. Mam propozycję. Jak rozumiem, wystąpimy do ministra Adamczyka z wnioskiem, aby został przedstawiony cały raport z kontroli. Gdyby jednak pan minister, również nie podając powodów, przekazał informację, że wyniki kontroli są utajone, to, panie przewodniczący, zwracam się z prośbą, żebyśmy w takim razie mogli zapoznać się z tym na posiedzeniu niejawnym. W tej chwili nie widzę żadnych powodów, abyśmy nie mogli się z tym zapoznać, tym bardziej że kontrolerzy lotów już od dłuższego czasu alarmują o zagrożeniu dla bezpieczeństwa. Tym bardziej powinniśmy się z tym zapoznać. Taki wniosek składam więc na wypadek, gdyby pan minister również nie podając przyczyn, powiedział, że jest to tajny dokument. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Wedle mojej najlepszej wiedzy, jaką posiadam, nie ma podstaw do tego, żeby tego typu raport był w jakikolwiek sposób klauzulowany w całości. Przyjmuję za dobrą monetę wypowiedź pana ministra Horały, że raport ten będzie udostępniony Komisji, więc w momencie, w którym wystąpimy, będziemy mieli na piśmie…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, drobna korekta. Powiedziałem: prawdopodobnie będzie, bo po prostu w tej chwili nie mam go przed sobą, nie wiem, w jakim on jest trybie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie ma z tym problemu, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Prawdopodobnie nie będzie z tym problemu, ale proszę zostawić, że domniemam, a nie mówię z…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli wytwórca dokumentu nie klauzulował go, a z wypowiedzi wynika, że dokument nie jest klauzulowany, w związku z czym jest jawny, i jeśli państwo nie zechcą udostępnić Komisji tego dokumentu, z całą pewnością skorzystamy z drogi prawnej, jaką jest choćby dostęp do informacji publicznej, i wystąpimy z wnioskiem o upublicznienie tego dokumentu, tym bardziej że, jak państwo mówią, wszystko jest świetnie i bezpieczeństwo lotów nie jest zagrożone.

Pan poseł Lasek i na tym kończymy, a wówczas poprosimy pana prezesa.

Prezes ULC Piotr Samson:

Przepraszam, panie przewodniczący, czy mógłbym jeszcze się odnieść? Piotr Samson.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę.

Prezes ULC Piotr Samson:

Od razu rozwieję wszelkie wątpliwości. Raport nie jest klauzulowany…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wiem. Rozumiem.

Prezes ULC Piotr Samson:

…ale według art. 29c Prawa lotniczego wyniki protokołów kontroli nie są informacją publiczną, dlatego też w tym momencie, tutaj, na tej sali nie będę odnosił się do wyników tego raportu. Jeszcze raz proszę o to, aby Komisja zwróciła się w tej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury, bo na chwilę obecną to MI jest właścicielem, ma wszystkie wnioski, które wykazaliśmy w naszej kontroli. Raport nie jest klauzulowany.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, wiem. Oczywiście pójdziemy tym trybem, zwracając się do ministerstwa z prośbą o udostępnienie Komisji tego raportu. Ostatni głos w tym temacie, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, odniosę się do wypowiedzi pana prezesa. Właścicielem tego dokumentu nie jest ministerstwo, tylko jego wytwórca, czyli ULC, władza lotnicza w Polsce i to najwyższa władza lotnicza, która powinna być niezależna od jakiejkolwiek władzy politycznej, więc mam nadzieję, że prędzej czy później zapoznamy się z tym raportem.

Chciałem wyjaśnić jedną rzecz. Ponieważ pan prezes bardzo dużo mówił o bezpieczeństwie, sięgnąłem do zapisów z naszych rozmów chyba z pierwszego posiedzenia Komisji związanego z działaniem PAŻP. Tam jedna wypowiedź pana prezesa wzbudziła we mnie pewnego rodzaju zaskoczenie, a może nie zaskoczenie, a wątpliwości. Prosiłbym, żeby pan prezes Janiszewski ustosunkował się do tego, bo to jest pytanie o zarządzanie bezpieczeństwem.

Wspomniał pan, że PAŻP jest bardzo wysoko oceniany przez Eurocontrol i przez wszystkie organy, które wykonują takie audyty. Pytanie do prezesa Janiszewskiego jest takie: Czy ocena efektywności zarządzania bezpieczeństwem, na którą powołuje się pan prezes, a pan minister Horała chyba też się na nią powoływał, to samoocena dokonana przez pracowników PAŻP przesłana do organizacji takich jak Eurocontrol, EASA czy CANSO, czy jest to wynik audytu wykonanego przez przedstawicieli wspomnianych organizacji w PAŻP? Jeżeli jest to wynik audytu, a nie wynik samooceny czy wypełnienia formularza samooceny, to czy pan prezes byłby łaskaw powiedzieć, w jakim terminie pracownicy tych organizacji przeprowadzali audyt na terenie PAŻP?

Z jednej bowiem strony cieszy nas to, że PAŻP jest bardzo dobrze oceniany, a z drugiej strony chcielibyśmy znać metodologię, która stoi za tą oceną, bo zupełnie inaczej można odbierać audyt organizacji, której przedstawiciele przyjeżdżają na miejsce, a ina-

czej wykonuje się taki audyt poprzez samoocenę. Moja komisja, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych była poddawana takiemu audytowi. Przyjechało, o ile dobrze pamiętam, dwóch audytorów, którzy pracowali z nami chyba przez dwa tygodnie, przeprowadzili audyt i wyciągnęli wnioski z tego audytu. Bardzo prosiłbym pana prezesa o wyjaśnienie.

Mam jeszcze ostatnią rzecz. Pan prezes bardzo starał się, żeby nie wspominać, unikał odpowiedzi na pytania o to, jakie były przyczyny rażącego naruszenia zasad pracy przez pracowników. Chyba nie jest tajemnicą, że do wypowiedzeń, które otrzymali pracownicy PAŻP, dotarli dziennikarze. Jakiś czas temu był program temu poświęcony.

Na zakończenie tej części dzisiejszego posiedzenia Komisji chciałbym tylko skrótowo podać przyczyny w kolejności ich opisania w jednym z takich wypowiedzeń: po pierwsze – próby niedopuszczalnego wpłynięcia na p.o. prezesa PAŻP; po drugie – niegodne działania celem odwołania p.o. prezesa; po trzecie – unikanie wykonywania obowiązków służbowych w postaci absencji w pracy. Dana osoba, u której jest to wypowiedzenie, przebywała na zwolnieniu lekarskim. Co ciekawsze, jest tu nawet wspomniane, że pracodawca nie posiada informacji, aby zwolnienia te miały jakikolwiek związek z panującą pandemią COVID-19. Przecież są również inne choroby i to zdecydowanie bardziej długotrwałe niż zakażenie COVID-19. Tych punktów jest cztery. Ostatnie, czyli można pewnie powiedzieć, że najmniej eksponowane, jest łamanie regulaminu pracy i tutaj jest pewnego rodzaju wyjaśnienie.

Bardzo chciałbym, żeby to, co mówi pan prezes o tym, że przyczyny tych zwolnień były bardzo konkretne, było prawdą, ale trudno jest mi przyjąć do wiadomości, żeby słowa krytyki wobec prezesa – słowa krytyki działań, za którymi tak naprawdę stoi troska o PAŻP, o najwyższy standard usług świadczonych przez kontrolerów i przez pracowników niebędących kontrolerami, co bezpośrednio przekłada się na bezpieczeństwo pasażerów i na postrzeganie PAŻP w świecie – były podstawą do rozwiązywania umowy o pracy w trybie art. 52 Kodeksu pracy. To tyle, jeżeli chodzi o moje pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Ostatni głos, pan Paweł Śmigielski, dyrektor Wydziału Prawno-Interwencyjnego Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Wydziału Prawno-Interwencyjnego Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Paweł Śmigielski:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, reprezentuję OPZZ, do którego zwróciły się o pomoc i reprezentowanie obydwa związki, te związki reprezentatywne. Proszę państwa, odbyliśmy kilka spotkań z przedstawicielami tych związków, a także zapoznaliśmy się z dokumentacją.

Szanowni państwo, mówicie o postępowaniu pracodawcy w przedmiocie składania oświadczeń w trybie art. 52, ale w naszej ocenie bezprecedensowe działania zaczęły się jeszcze wcześniej. Tak naprawdę na przestrzeni ostatnich miesięcy pracodawca podjął kilka bezprecedensowych działań w naszej ocenie łamiących przepisy ustawy o związkach zawodowych. W szczególności pracodawca bezpodstawnie pozbawił obydwa związki uprawnień organizacji zakładowej mimo tego, że spełniały one wszystkie wymogi przepisów ustawy o związkach zawodowych. Co więcej, była ustalona praktyka, bodajże dwuletnia, według której pewne informacje były przekazywane pracodawcy i pracodawca ich nie podważał. Co więcej, rażące naruszenia ustawy o związkach zawodowych to w szczególności zwolnienie działaczy szczególnie chronionych na mocy ustawy o związkach zawodowych w trybie art. 52 czy też zakwestionowanie działań statutowych poszczególnych organów związku opartych na przepisach statusu. Co więcej, działania te były również uzasadnione tą szczególną sytuacją, która wynika z pandemii, która obecnie jest na świecie i w naszym kraju. Proszę państwa, te działania pracodawcy oceniamy więc bardzo krytycznie. Oceniamy je jako rażące i bezprecedensowe. Od siebie mogę powiedzieć, że oceniam je jako działania ostre.

Obserwuję je w obszarach dialogu społecznego między pracodawcą a związkiem zawodowym i chciałbym państwa poinformować, że na prośbę organizacji związkowych OPZZ chce pomóc. Zaproponowaliśmy panu prezesowi, pracodawcy, naszą rolę jako przeprowa-

dzających misję dobrej woli czy przeprowadzających mediację, oczywiście nie w znaczeniu mediacji z ustawy o sporach zbiorowych. Mamy również na celu, aby, jak to ocenił ktoś z państwa posłów, w ramach budowania jednej drużyny pomóc, aby z powrotem wrócić do stołu, do dialogu, do zachowania spokoju społecznego, ponieważ nie jesteśmy do końca przekonani, że kilkaset procesów sądowych czy też stan napięcia między stroną społeczną, czyli między pracodawcą a związkiem zawodowym, sprzyja dobremu funkcjonowaniu pracodawcy. Tyle od OPZZ-etu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy pan prezes chce jeszcze do tego się odnieść?

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, dziękuję za te pytania. Może od razu będę odnosił się do nich po kolei, jak były zadawane. Przepraszam bardzo, może nie po kolei, ale z pamięci. Zacznę od pytań pana posła Macieja Laska. Oczywiście co do pracowniczej oceny czy też oceny danego działania prawnego w mojej ocenie, oczywiście mogę się mylić, a pan poseł pewnie mnie poprawi, ocenę prawidłowości czy nieprawidłowości w ocenie PAŻP może dokonać tylko i wyłącznie niezawisły sąd. Zastosowanie art. 52 było zasadne, ponieważ w kilkunastu punktach doszło do rażącego złamania obowiązków pracowniczych.

Co do doniesień prasowych i danych przyczyn, szanowny panie pośle, pozwoli pan, że nie będę odnosił się do doniesień prasowych, będę opierał się tylko na zasadach prawa pracy i obowiązujących mnie przepisach, ponieważ nie jestem w stanie odnieść się do doniesień prasowych. Szczególnie, że, jak pamiętam, przy naszym pierwszym posiedzeniu Komisji okazało się, że najprawdopodobniej opinia społeczna oraz dziennikarze byli wprowadzeni w błąd np. co do przebiegu zdarzeń i ich konsekwencji, bo z tego, co pamiętam, wszystkie opisane zdarzenia zgodnie z obowiązującymi procedurami SMS nie miały wpływu na poziom bezpieczeństwa i bezpieczeństwo w ruchu lotniczym i tak są opisane. Dlatego pozwolę sobie opierać się wyłącznie na faktach, na przepisach, na prawie. Do doniesień prasowych nie będę się odnosił, bo mogą być one krzywdzące zarówno dla jednej, jak i dla drugiej strony. Uważam, że dla bezpieczeństwa liczą się fakty, procedury i przepisy, w czym pan poseł Maciej Lasek jako wieloletni przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych zapewne się ze mną zgodzi.

Co do metodologii, panie przewodniczący, jeżeli będzie taka potrzeba, ponieważ nie pamiętam całej metodologii badania dojrzałości systemu zarządzania bezpieczeństwem, w szczególności w kilku różnych instytucjach, czy to przez Eurocontrol, czy to przez CANSO, czy przez EASA…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To poprosimy na piśmie.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Tak, to chciałem zaproponować. Jeśli można na piśmie, to oczywiście odniesiemy się do tego, ponieważ są to różnego rodzaju metodologie. Z tego, co pamiętam, brałem udział w kilku badaniach i audytach. W jednych audytach było tak, że była to samoocena, oczywiście weryfikowana przez niezależne instytucje takie jak EASA, Eurocontrol i CANSO. Były też metodologie, w których zadawano pytania pracownikom i pracodawcy, dotyczące systemu bezpieczeństwa czy doskonalenia systemu bezpieczeństwa. Pozwolę sobie więc odnieść się do tego na piśmie.

Odpowiadając na pytania pana posła Suchonia o atmosferę, za które też bardzo dziękuję, powiem, że naszym celem jest przede wszystkim utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Jest to wpisane w nasz zawód, w funkcjonowanie instytucji i działanie zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, do tego zgodnie z konwencją chicagowską i określonymi załącznikami.

To bardzo trudny okres dla ruchu lotniczego i w ogóle dla wszystkich instytucji lotniczych. Wiemy, że w wielu instytucjach i liniach lotniczych dochodziło do gwałtownych zwolnień pracowników, upadku linii lotniczych, działalności na granicy możliwości operacyjnej wielu portów lotniczych. Jako agencja przyjęliśmy cztery podstawowe zasady, cele strategiczne na to, aby przetrwać ten kryzys. Po pierwsze – było to utrzymanie płyn-

ności finansowej; po drugie – co było i jest najważniejsze, było to utrzymanie miejsc pracy, pracowników PAŻP; następnie kontynuowanie strategicznych inwestycji, które są realizacją zmieniającego się prawa unijnego dotyczącego pakietu SES2+ (pewnie za chwilę będziemy również o tym dyskutować) jak również utrzymanie średniego poziomu wszystkich kosztów funkcjonowania PAŻP, w tym utrzymania *Unit Rate*'ów na dość wysokim poziomie 43, 44, 45 euro.

Takie propozycje zostały zgłoszone w rewizji planu skuteczności działania, czyli budżetu PAŻP i wszystkich agencji żeglugi powietrznej w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni, czyli są to propozycje utrzymania średniego poziomu, który jest jeszcze trochę poniżej średniej europejskiej, a średnia europejska wynosi ok. 50 euro, aby przede wszystkim wypełnić jeden podstawowy cel strategiczny, który został nakreślony przeze mnie w 2018 r. Ten cel to: PAŻP, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, polska przestrzeń powietrzna jednym z sześciu głównych usługodawców służb żeglugi powietrznej w Europie.

Jakie przedsięwzięcia podejmiemy? Dla nas bardzo ważne jest, żebyśmy wszyscy pracowali na rzecz bezpieczeństwa. Wierzę, że każdy, kto ma chęć, pracuje na rzecz budowania tego bezpieczeństwa, co przejawia się również w dialogu społecznym. Troszeczkę odpowiadając na pytania pana posła Suchonia i pana z OPZZ, powiem, że byłem inicjatorem powołania Rady Dialogu Społecznego. Zaprosiliśmy wszystkie organizacje związkowe do udziału w radzie. Powołany został pełnomocnik prezesa ds. dialogu społecznego, abyśmy mogli przedyskutować wszelkie ważkie sprawy na forum PAŻP i wypracowywać jak najlepsze rozwiązania w celu budowania przyszłości PAŻP, a przede wszystkim polskiego nieba, które jest częścią, a tak naprawdę piątą przestrzenią UE, co teraz jest chyba bardzo widoczne w ramach sytuacji, którą mamy za naszą wschodnią granicą.

Mogę państwu powiedzieć, że jestem w bezpośrednim kontakcie w menadżerem sieci i ustalamy scenariusze, żeby na poziomie europejskim móc poradzić sobie z tą trudną sytuacją. Oczywiście pan prezes Samson uzupełni te informacje, tak jak pan przewodniczący poprosił. Służę swoją wiedzą i tym, co robimy od wczorajszego dnia, czy nawet od przedwczoraj, budując bezpieczeństwo w ruchu lotniczym.

Stosowanie art. 52 jest ostatnim aktem, jaki może stosować pracodawca. Pracodawca bardzo rzadko stosuje tego typu rozwiązania, ale jeżeli dochodzi do ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych, pracodawca niestety nie ma innego wyjścia, jak tylko zastosować to ostateczne rozwiązanie, nad czym oczywiście ubolewa. Wcale nie jest to przyjemne.

Odpowiadając na pytanie o dialog społeczny zadane przez pana z OPZZ, powiem, że PAŻP jest otwarty i zgodnie z prawem stosuje wszelkiego rodzaju przewidziane formy dialogu społecznego, spotkań z organizacjami społecznymi. Przypomnę państwu – to było też podawane na pierwszym lub drugim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, teraz już dokładnie nie pamiętam – że w zeszłym roku odbyło się ponad 112 wielogodzinnych spotkań z udziałem najwyższego kierownictwa PAŻP. Siedzący obok mnie wiceprezes ds. operacyjnych wielokrotnie spotykał się i rozmawiał telefonicznie, późno w nocy, po północy, po godz. 1.00, z organizacjami związkowymi w celu wypracowania jak najlepszego dialogu.

Oczywiście dialog zawsze trzeba doskonalić, dlatego PAŻP jest otwarty na doskonalenie dialogu i dlatego też jest Rada Dialogu Społecznego i pełne otwarcie się na związki. W piątki każdy może przyjść do prezesa. Są określone terminy, kiedy każdy pracownik może przyjść do prezesa i opowiedzieć o swoich sprawach. Dbamy również o to, żeby fundusz socjalny w tym ciężkim okresie był przeznaczony właśnie dla pracowników PAŻP. Zagwarantowaliśmy minimum socjalne, jeśli chodzi o wynagrodzenia, w postaci 5331,37 zł dla pracowników PAŻP, mimo tego bezprecedensowego od końca II wojny światowej, kryzysu, jaki ma miejsce. Wszyscy zmagamy się z tym kryzysem i staramy się radzić sobie najlepiej, jak potrafimy.

Jedne kraje dostają pomoc, inne kraje, tak jak my razem w ministerstwem, pracują nad rozwiązaniami, narzędziami finansowymi. Stąd są dwa kredyty. Jeden jest obrotowy na utrzymanie płynności. Jesteśmy już na finalnej prostej podpisania kontraktu i umowy na drugi kredyt, inwestycyjny, właśnie w ramach realizacji głównych inwesty-

cji, gdzie PAŻP i polska przestrzeń powietrzna staną się elementem jednolitego europejskiego powietrza, a tak naprawdę będą jego głównym graczem w Europie. Taki jest cel strategiczny. Jest nim również utrzymanie miejsc pracy dla pracowników PAŻP.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. W zasadzie na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny tego posiedzenia Komisji, ale jeśli mógłbym, prosiłbym pana prezesa Samsona o skrótową informację odnośnie do tego, co wydarzyło się w przestrzeni lotniczej Białorusi. Będziemy zobowiązani.

Prezes ULC Piotr Samson:

Szanowni państwo, informacje, które mamy dzisiaj, cały czas są informacjami bazującymi na przekazach ustnych. Dzisiaj w nocy dostaliśmy wstępne zawiadomienie od operatora, czyli linii Ryanair Sun, o tym, co się stało, natomiast cały czas nie mamy potwierdzenia rozmów z kokpitu, a to jest dla nas kluczowe.

Biorąc pod uwagę informacje, które mamy na dzień dzisiejszy, przypuszczamy, że doszło do aktu bezprawnej ingerencji, w związku z tym sprawę bada już prokuratura. Przyłączymy się do tego badania, ponieważ jeżeli ma to formę bezprawnej ingerencji, to nie jest to kwestia PKBWL-u, tylko jest to kwestia ULC-u. Oczekujemy na raport od operatora. W momencie, gdy otrzymamy raport od operatora, który to raport będzie zawierał opis tego, jak wyglądała rozmowa kapitana czy pilotów z wieżą kontrolną w Mińsku, wtedy będziemy w stanie zdecydować o dalszych krokach. Czekamy na raport.

Tak jak mówię, informacje, które mamy na dzień dzisiejszy, wskazują na to, że samolot został przymuszony do tego, żeby lądować w Mińsku. To, co stało się następnie, to wyproszenie pasażerów i załogi z samolotu. Z powrotem nie wsiadło pięciu pasażerów, potem samolot kontynuował rejs do Wilna. Samolot jest na polskiej rejestracji. Wśród załogi, która była w samolocie, nie ma polskich obywateli. Jeśli dobrze pamiętam, byli tam Litwini, jeden Hiszpan i jeden Portugalczyk.

To są informacje, które mamy na chwilę obecną. Dla nas kluczowe jest otrzymanie pełnego raportu operatora. Według naszych informacji w czwartek ad hoc ma zebrać się Rada ICAO. Jako Polska nie jesteśmy członkiem Rady ICAO. Będziemy podejmować działania, żeby móc referować ten przypadek na Radzie ICAO, natomiast trochę walczymy z czasem, bo dla nas kluczowe jest, żebyśmy otrzymali od operatora dokładny raport z tego, co tam się zadziało, jak wyglądała korespondencja między pilotem a wieżą. To są podstawowe informacje, które na chwilę obecną mogę państwu przekazać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jedno zdanie, pan poseł Joński, ogłaszam pięć minut przerwy i przechodzimy do kolejnego posiedzenia Komisji.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Mam tylko pytanie do pana prezesa. Czy po tym bezwstydnym komunikacie przewoźnika Ryanaira, który, jak się okazuje, zgubił kilku pasażerów w Mińsku, a miał ich wysadzić w Wilnie, ULC podjął jakieś działania w tej sprawie? Komunikat ten był po prostu porażający. Chciałbym więc usłyszeć, czy pan prezes również podjął w tej sprawie jakieś działania. Dziękuję.

Prezes ULC Piotr Samson:

Musimy rozgraniczyć dwie rzeczy. Komunikat był wydany przez biuro prasowe holdingu Ryanaira w Dublinie, natomiast my prowadzimy kontakt ze spółką Ryaraira, która jest zarejestrowana w Polsce. Kontakt jest bardzo dobry. Kontakt jest na poziomie operacyjnym. Mamy pełny przepływ informacji między nami a polską spółką, natomiast nie kontaktujemy się z holdingiem i nie kontaktujemy się z Ryanairem w Dublinie, tylko rozmawiamy z polską spółką.

Przepływ informacji jest bardzo dobry. Polska spółka chce dołożyć wszelkich starań, aby jak najszybciej przekazać nam wszelkie informacje dotyczące tego, co tam zaszło. Musimy natomiast pamiętać, że po lądowaniu w Wilnie załoga była bardzo długo przesłuchiwana przez służby litewskie, to był cały wczorajszy dzień. Spodziewamy się, że być może dzisiaj dostaniemy raport od Ryanair Sun, czyli od spółki polskiej. Tak jak mówię,

zwracam uwagę, że komunikat prasowy, który został wydany, został wydany przez holding Ryanaira, natomiast my skupiamy się na kwestii badania tego wypadku razem z prokuraturą. Dla nas podstawowa jest spółka, która uczestniczyła w tym bezpośrednio, i załoga, która uczestniczyła w tym bezpośrednio.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.